

<<谁搞垮了通用>>

图书基本信息

书名：<<谁搞垮了通用>>

13位ISBN编号：9787115200631

10位ISBN编号：7115200637

出版时间：2009-8

出版时间：人民邮电出版社

作者：（美）荷斯坦 著，姜珊，高健 译

页数：279

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<谁搞垮了通用>>

前言

这是一本值得认真研读的书。

不仅是汽车行业企业家，所有志存高远的企业家，乃至经济学家、管理学家、社会学家、政治家……以及其他有识之士都值得认真读这本书。

通用汽车公司，美国一家闻名全球的百年汽车巨头。

1953年它的总裁查尔斯·威尔逊曾在美国国会发出著名的豪言壮语：“在过去的几十年里，通用汽车公司已经成为美国商业的核心支柱，公司的经营状况可以影响整个美国的经济形势……我一直认为那些对国家有利的事情必然对通用有利，反之亦然。

” 美国一直自诩为坐在四个轮子上的国家，1962年通用汽车在美国市场占有率曾高达50.7%。美国与通用可谓二二而一。

从全球讲，直到2008年被丰田超越之前，过去75年通用公司一直是全球最大的汽车生产商。

然而，这个庞然大物在2009年6月1日上午8时正式宣布申请破产保护，成为美国制造业史上最大的一宗破产保护案，震动了美国，也震撼了全世界。

人们不能不惊讶地问：谁搞垮了通用！

威廉·荷斯坦对通用汽车公司进行了近10年的调查研究，访谈了近百位从总裁到工人的通用人，写了这本著作：《谁搞垮了通用》！

《谁搞垮了通用》引导我更多地去阅读一些关于通用汽车公司历史的和当前状况的文献。

我越读越深深地感到，通用汽车公司的破产，其意义已远远超越通用公司乃至企业界本身，我们必须从人类社会发展的视野和深度来理解和探究这一难得的案例。

通用汽车公司是怎么垮的？

直接的原因当然是亏损巨大。

2005年通用累计亏损额高达865亿美元，而2007年财报显示，该公司亏损额达387亿美元，创下公司成立100年来最大年度亏损额。

此后亏损也没有得到明显改善，以至2009年4月23日首席财务官宣布，6月1日到期的10亿美元债务将无法偿还。

与此同时，通用汽车在金融和资本市场的信用直线下降，2001年4月，通用汽车每股股价仍是94.63美元，而到2009年5月29日股价创历史最低，收报仅75美分，申请破产保护已是唯一的选择了。

那么，为何如此亏损？

答案是通用汽车市场销售额锐减，市场占有率越来越低。

这样显赫的名牌汽车为什么卖不出去？

答案是产品质量差（油耗高、故障多）而价格高，丧失了与日本丰田以及其他汽车公司的市场竞争力。

难道通用汽车技术差？

通用汽车一直拥有（至今仍是如此）世界一流的技术。

在破产前十年中，总裁们一直在努力开发“世界第一”的新产品，而且事实上他们也达成了目标。

例如研发了举世无双的GMS生产体系、Onstar车载系统等先进技术，开发了新Camaro和配有电动推进系统的雪佛兰Volt等具有先进竞争力的车型……为什么通用汽车不能卖得更便宜些？

因为生产成本低。

于是，几个原因很自然地浮现水面了：积重难返的落后管理方式，领导对市场判断的迟钝和失误，缺乏管理创新和技术创新，生产效率低下以及劳资关系紧张等等。

<<谁搞垮了通用>>

内容概要

本书作者通过对通用汽车公司近10年的调查研究，对话访谈了数十位通用汽车公司的高管、一线经理、设计师、生产线工人和经销商，分析总结了有着百年历史的通用汽车公司为何落到了破产保护的境地，其对于各个利益攸关方的意义何在，他们的管理团队曾经做过哪些努力，以及通用公司的未来在哪里。

全书内容翔实，评述客观，观点独到。

本书是所有财经记者、管理学者、咨询人员和企业经营管理者(尤其是汽车业内人士)研究大企业经营与管理问题的必备资料。

<<谁搞垮了通用>>

作者简介

威廉·荷斯坦，1973年毕业于密歇根大学（位于美国的汽车工业中心），之后成为合众国际社（UPI）驻香港记者，曾因关于邓小平现代化战略的报道而获奖；1985年-1996年担任《商业周刊》编辑，负责亚洲版；1996年以后，专注于研究汽车工业与美国经济，长期撰稿的媒体包括《商业周刊》、《纽约时报》、《财富》等，现为国际汽车业媒体协会理事会成员。

<<谁搞垮了通用>>

书籍目录

第一部分 赌注 第一章 症结何在 第二章 排头兵 第三章 通用为什么如此重要 第四章 里克·瓦格纳是谁 第五章 危机之始 第二部分 艰难转身——通用的改革 第六章 掌握丰田的方法 第七章 走进堪萨斯城：让GMS发挥作用 第八章 让设计再次发力 第九章 为新Camaro之魂而战 第十章 雪佛兰Volt (Chevy Volt) 第十一章 OnStar：“对一位前机车销售员来说，这已经相当不错了” 第十二章 中国：别克的天下 第十三章 通用的全球化 第三部分 关于未来 第十四章 重塑品质形象 第十五章 丰田“毕竟也是人” 结语 经济危机与通用的未来 附录 通用汽车公司大事记 致谢

<<谁搞垮了通用>>

章节摘录

1953年，前通用汽车公司总裁查尔斯·威尔逊在美国国会的一次发言中声称：“在过去的几十年里，通用汽车公司（General Motors）已经成为美国商业的核心支柱，公司的经营状况可以影响整个美国的经济形势。

” 曾有那么一段时间，整个美国社会充满了空前的乐观主义情绪。

随着第二次世界大战的结束，美国在军工制造业上取得了卓越的成就，其中有一部分就要归功于通用的努力贡献（这期间，威尔逊负责整个军工制造部门，并且由他包揽了所有的军事物资采购业务）。在那段日子里，凯迪拉克们（Cadillacs）身后插着漂亮的尾鳍在美国街头穿梭，而美国人也狂热地喜爱着这种汽车。

人们不仅让这些汽车不停地在电影和音乐中客串，也让这些产品融入了美国人的社会生活。

随着配置有新兴移动技术的汽车供给量增大，美国城市的郊区日渐发达起来，一套州际高速公路系统也随之应运而生。

美国人正逐步地将他们的生活置于汽车的包围之中。

1953年的那一天，威尔逊之所以能够在美国国会发表演说，是因为在此之前，美国总统德怀特·艾森豪威尔（Dwight D. Eisenhower）已经聘请他来担任美国国防部部长一职。

这份邀请一经发出，便震惊了整个美国。

《底特律自由新闻报》（Detroit Free Press）认为，那时的通用汽车公司在美国有着无比强大的影响力，公司的雇员人数已经超过了整个特拉华州和内华达州的人口总和，而这种将一名通用高管人员安排在一个政府高级官员位置上的行为，对美国来讲是否是一种危险？

怀揣敌意的美国参议院军事委员会（Senate Armed Services Committee）向威尔逊质询了有关通用汽车公司和美国国家之间是否存在利益冲突的问题，对此威尔逊做出了一个至今仍被经常引用的声明：“这么多年来，我一直认为那些对国家有利的东西必然会对通用有利，反之亦然。

那些所谓的差异并不存在，而如今我们的公司已经足够强大，它也应该开始回报于这个社会了。

” 白驹过隙，事过境迁，半个多世纪后的一切皆已不同以往。

如今（2008年），通用汽车公司的现任CEO里克·瓦格纳（Rick Wagoner）也站在了美国国会的面前，境遇却大不如前。

在其前任威尔逊作出上文中的声明四年之后，丰田汽车（Toyota Motor）首次进入了美国市场。

这个曾经被嘲笑为制造了“Toyopets”（玩具和宠物）的“渺小”的外来者，如今却已经逐步卡住了通用的喉咙，进而成为世界上最大的汽车制造商，并且似乎随时都会将通用驱逐出美国市场。

<<谁搞垮了通用>>

媒体关注与评论

若想知道公司都拥有哪些力量，这些力量有多大以及如何影响和改变着人们的生活，请读一读这本具有样本性质的著作吧。

——任学安 大型纪录片《大国崛起》总导演，CCTV经济频道副总监 对于整个汽车行业，甚至整个商业社会来说，要避免重蹈通用汽车的覆辙，在金融风暴中把握变幻莫测的市场走向，提升对市场竞争的洞察力，这本书都是极好的教材。

——赵民 正略钧策咨询公司创始人、董事长 通用汽车曾经是我们学习的榜样，他的衰落令人扼腕。

先行者的前车之鉴，是后来者最好的老师。

——尹明善 力帆集团董事长 这本书讲述的通用汽车的故事警醒我们：一家大企业不管曾经有过多么辉煌的未来，都不足以作为现实的依靠。

如果不能及时、彻底地调整方向，多大的船都有沉没的危险。

——董明珠 格力电器股份有限公司总裁 员工与管理层截然对立，又都不愿为公司承担责任；漠视环保，导致车型和动力技术落伍；更从没建立起日本、德国企业精益制造的体系，甚至视产品为有生命的文化……美国三大汽车公司看似因金融海啸偶然垮掉，实则早已种下了必然的祸根。

读罢掩卷，不禁扼腕叹息。

——王石 万科企业股份有限公司董事会主席

<<谁搞垮了通用>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>